

## **СЕКЦИЯ 11. ЭКОНОМИКА ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ И ЕЁ РЕСУРСОВ. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ И ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ В АРКТИКЕ**

3) формирование и развитие производственной (сервисной) инфраструктуры в новых добывающих регионах является необходимым условием эффективного и безопасного освоения морских месторождений и выступает важнейшей составляющей государственной экономической политики, направленной на устойчивое развитие нефтегазового комплекса как локомотива экономического развития нового добывающего региона;

4) морское природопользование сегодня являет собой сложную и противоречивую картину. Задача комплексного управления ставится не как вовлечение или освоение новых территорий, примыкающих к прибрежной зоне, а как задача развития управленческих инициатив, направленных на улучшение условий всех видов экономической деятельности, объединенных географически в данном регионе.

Таким образом, комплексное управление подразумевает воздействие не на процессы, происходящие в природе, а на организацию человеческой деятельности, чтобы она находилась в гармонии с природой.

### **Литература**

1. Фадеев А.М. Совершенствование экономических подходов к управлению освоением морских углеводородных месторождений Арктики. Апатиты: Изд. КНЦ РАН, 2012. 269 с.
2. Тоскунина В.Э. Программно-функциональный подход к освоению нефтегазовых ресурсов новых регионов: автореф. дис. ... д.э.н. СПб., 2007. 3. Bellona.Ru – экологические новости. [Электронный ресурс] — Режим доступа : [www.bellona.ru](http://www.bellona.ru).
3. Матишов Г.Г., Денисов В.В. Экосистемы и биоресурсы европейских морей России на рубеже XX–XXI веков: препр. Мурманск: ООО «МИП-999», 2000. 124 с.

## **ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ДОГОВОРНЫХ И СОГЛАСОВАННЫХ ТАРИФОВ НА ТРАНСПОРТИРОВКУ НЕФТИ МАГИСТРАЛЬНЫМИ ТРУБОПРОВОДАМИ**

**И.С. Гривцова, Т.С. Глызина**

*Национальный исследовательский Томский политехнический университет,  
г. Томск, Россия*

Система магистрального транспорта России подвержена постепенным изменениям. Динамичность развития системы магистральных трубопроводов обусловлена как изменением направления экспорта, так и освоение новых месторождений нефти и газа в совокупности с падением уровня добычи в старых нефтегазовых регионах.

Подтверждением данной тенденции является ряд крупных проектов строительства магистральных трубопроводов. К таким проектам можно отнести нефтепроводы, расположенные на северных территориях:

- нефтепровод «Куюмба-Юрубчен- Тайшет» пропускной способностью 15 млн. т/г. Трубопровод будет соединяться с ВСТО. Запуск первой очереди был произведен в ноябре 2016 года. Строительство второй очереди планируется завершить к 2020 году;

- нефтепровод Заполярье – Пурпе – Самоотлор. Запуск был осуществлен в ноябре 2016 года. Пропускная способность трубопровода составит 45 млн. т/г;

Одним из актуальных вопросов при реализации проектов строительства трубопроводов является установление тарифа на транспортировку нефти. Тарифы на услуги по транспортировке нефти представляют совокупность ставок, которые дифференцированы по основным операциям, возникающими в рамках деятельности нефтетранспортной компании. Помимо этого выделяют следующие виды ставок:

- Ставка согласованного (договорного) тарифа;

Применение тарифа обусловлено необходимостью проведения мероприятий по расширению пропускной способности трубопровода либо повышению надежности его работы. Данная ставка является дополнительной и суммируется с базовой ставкой тарифа. Согласованный тариф используют в случае, если расходы на осуществление указанных мероприятий не были заложены в ставку действующего тарифа. Необходимое условие для установления согласованного тарифа – согласие всех грузоотправителей, которые пользуются участком трубопровода, на котором устанавливается данный тариф.

Эффективность применения данной ставки достигается при точном планировании объемов транспортировки нефти за период [1].

Согласованный тариф устанавливается на определенный объем перекачки нефти, его действие оканчивается после того, как грузоотправитель выполнит свои товарные обязательства.

Величина ставки согласованного тарифа представляет собой совокупность ставок, установленных традиционным затратным методом, и ставки, представляющей собой отношение необходимых для реализации мероприятия по расширению суммы средств к объему перекачки.

- долгосрочного тарифа;

Применение долгосрочного тарифа обусловлено дефицитом собственных средств нефтетранспортной компании для финансирования проектов по увеличению пропускной способности трубопровода либо нового строительства. Данный вид тарифа соответствует интересам как нефтетранспортных так и грузополучателей и грузоотправителей. Он дает возможность получения прибыли, а также возмещение кредитов, финансирующих инвестиционный капитал.

Установление долгосрочного тарифа возможно по фиксированной ставке при согласии грузоотправителя и грузоперевозчика на срок не менее трех лет. В части цель установления долгосрочный тариф совпадает с согласованным. При установлении долгосрочного тарифа не должен нарушаться принцип равнодоступности к системе магистрального транспорта. Критерием для заключения долгосрочного договора является текущая и перспективная загрузка тарифного участка трубопровода. Данный тариф не может быть установлен на участке с дефицитом пропускной способности [2].

- сетевого тарифа.

Сетевой тариф устанавливается на перекачку 1 тонну нефти для оптимизации грузопотока отдельных маршрутов нефтепроводов, которые имеют несколько пунктов поставки нефти. В случае установления сетевого тарифа на всем маршруте вне зависимости от его протяженности, действует одна ставка.

Можно выделить следующие предпосылки для применения данного вида тарифа [2]:

- дифференцированный и гибкий подход к текущей тарификации нефтетранспортных предприятий АК «Транснефть»

## **СЕКЦИЯ 11. ЭКОНОМИКА ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ И ЕЁ РЕСУРСОВ. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ И ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ В АРКТИКЕ**

---

- создание благоприятных условий работы новых нефтетранспортных маршрутов;
- ценовое стимулирование грузоотправителей к максимальному использованию трубопроводного транспорта при поставках нефти на внутренний и внешний рынок.

Данный вид тарифа может применяться в сочетании с рассмотренными выше.

Начиная с 2015 года увеличение тарифов Транснефти составляет менее 90% от инфляции предыдущего года (6,75% вместо ожидаемых 7,5%). Решением ФАС рост тарифов на транспортировку нефти в 2016 году составил 5,76% против ожидаемых компанией 10,71%. В виду этого, Транснефть была вынуждена изменить программу капиталовложений в части капитального ремонта магистральных трубопроводов и перенести часть расходов с периода 2016-2017 гг на 2018-2020 гг. В случае, если в дальнейшем тарифная политика, проводимая ФАС, не изменится, все большую актуальность будет приобретать ставка договорного тарифа.

### **Литература**

1. Коршунов А.В. О договорных и долгосрочных тарифах // Трубопроводный транспорт нефти.-2005.-№5.-с.32-33.
2. Сериков, В поисках источника финансирования. // Трубопроводный транспорт нефти.-2013.-№4.-с.6-17.
3. Гончарова Н., Серикова И.П.. Об эффекте заморозки. // Трубопроводный транспорт нефти.-2015.-№1.-с.20-26.
4. Энергетическая стратегия России до 2035.

### **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РОССИЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ АРКТИЧЕСКИХ ВОД В ПРОЦЕССЕ ВЕДЕНИЯ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

**А. И. Данилов, А. В. Ваганов**

Научный руководитель доцент В. Г. Мельникова

***Национально исследовательский Томский государственный университет,  
г.Томск, Россия***

В XXI веке внимание мирового сообщества приковано к проблемам окружающей среды. Право на благоприятную окружающую среду – одно из основополагающих прав человека, важнейших компонент деятельности по обеспечению устойчивого развития, который закреплен в Декларации по окружающей среде и развитию 1992 г.

Значение Арктического региона в последние годы неуклонно возрастает, связано это с расширением эксплуатации минерально-сырьевых ресурсов. Вместе с этим приходят и экологические проблемы.

Большая часть нефтяных углеводородов в Арктике удаляется вследствие переноса воды со льдом. Таким образом, путь загрязнений пролегает практически через весь арктический бассейн [3]. Результатом этого будет перераспределение поступающих загрязнений.

В условиях Арктики при разливе нефти в море, биохимического разложения не происходит, нефть попросту консервируется – токсичность сохраняется.

Большую опасность разлива нефти в Арктическом регионе составляют климатические условия. Если утечка не будет ликвидирована в короткие сроки – вода попросту покроется льдом, в этом случае удалить ее практически невозможно.